







USER MANUAL

POWERED BY SRAM™

Beschriftungen zur Abbildung auf Seite 3:

A. Optionale Fernbedienung für PopLoc-Einstellung
B. Floodgate
C. Druckstufen-Einsteller
D. Baugruppe für Druckstufenregelung
E. Baugruppe für Zugstufenregelung
F. Zugstufen-Einsteller
G. Negativ-Luftventil
H. Dual Air-Kolben
I. Air U-Turn-Einsteller
J. Positiv-Luftventil

Hinweis: das aussehen ihrer gabel kann von den zeichnungen oder fotos in diesem handbuch abweichen. Aktuelle informationen zu ihrer gabel finden sie auf unserer website unter www.rockshox.com.

Llamadas a la ilustración de la página 3:

A. Mando a distancia de ajuste PopLoc (opcional)
B. Compuerta Floodgate
C. Ajustador de la compresión
D. Conjunto de compresión Motion Control
E. Conjunto de rebote Motion Control
F. Ajustador del rebote
G. Válvula de la cámara de aire negativa
H. Pistón Dual Air
I. Conjunto del Air U-Turn
J. Válvula de la cámara de aire positiva

Nota: el aspecto de su horquilla puede diferir de las ilustraciones o fotografías de este manual. Para consultar la información más actualizada sobre su horquilla, visite nuestro sitio web en www.rockshox.com.

Légendes des illustrations de la page 3 :

A. Réglage distant Poploc en option
B. Vanne Floodgate
C. Régleur de compression
D. Assemblage de compression Motion Control
E. Assemblage de rebond Motion Control
F. Molette de réglage du rebond
G. Valve à air négative
H. Piston Dual Air
I. Assemblage pneumatique Air U-Turn
J. Valve à air positive

Remarque : l'apparence de votre fourche peut etre differente de celle des fourches representees sur les illustrations/photos de ce manuel. Vous trouverez les dernieres informations techniques concernant votre fourche en visitant notre site internet a l'adresse : www.rockshox.com.

Rimandi per la figura di pagina 3:

A. Regolazione PopLoc Remote opzionale
B. Saracinesca
C. Regolatore della compressione
D. Gruppo di compressione del controllo movimento
E. Gruppo di ritorno del controllo movimento
F. Regolatore del ritorno
G. Valvola dell'aria negativa
H. Pistone aria doppio
I. Gruppo U-Turn ad aria
J. Valvola dell'aria positiva

Nota. L'aspetto effettivo della forcella potrà essere diverso dalle illustrazioni e dalle fotografie contenute nel presente manuale. Per avere informazioni aggiornate sulla forcella, visitare il nostro sito web all'indirizzo www.rockshox.com.

Bijschriften bij illustratie op blz. 3:

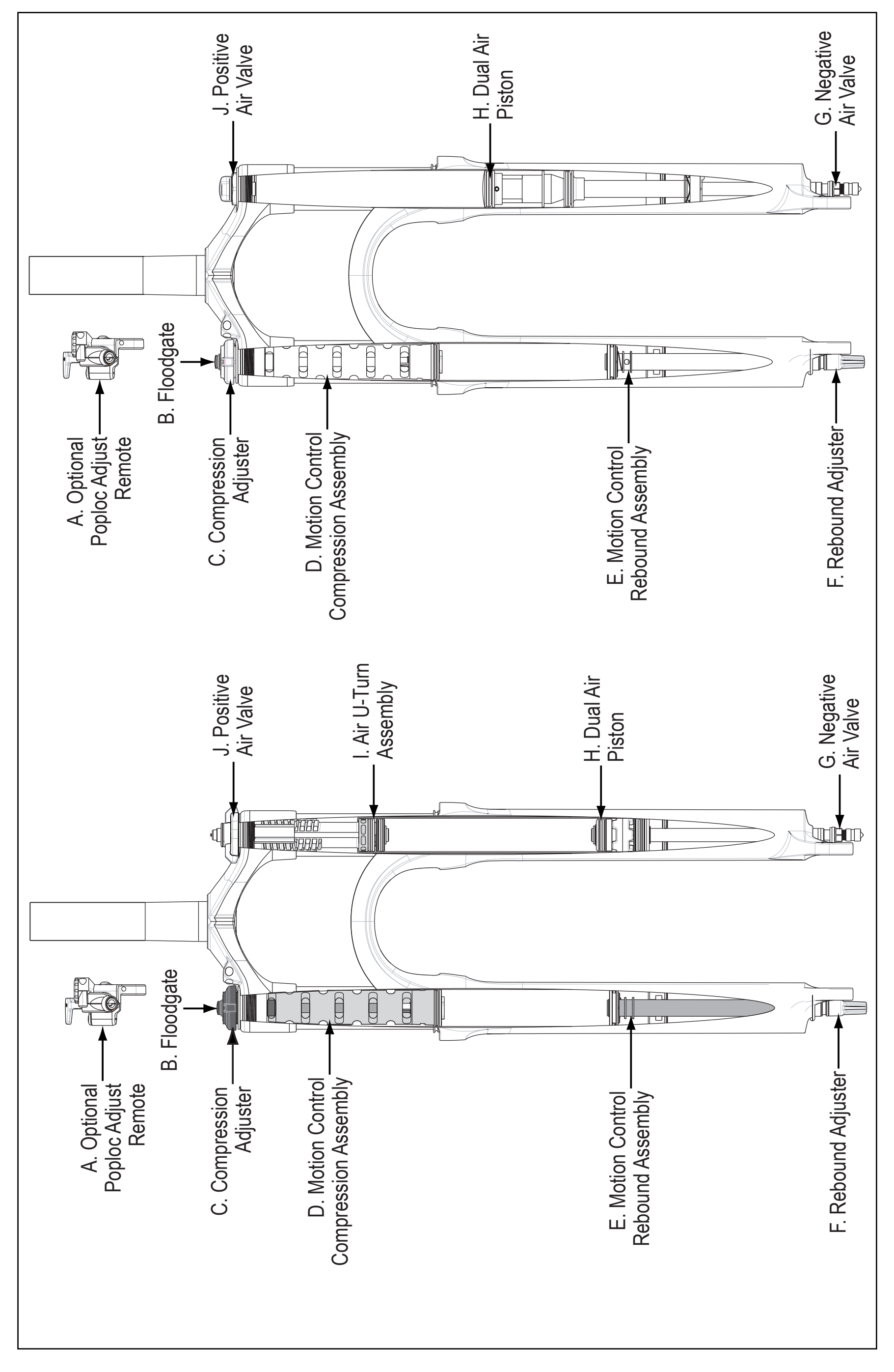
A. Optionele Poploc-afstelling op afstand
B. Overloopbescherming
C. Compressieknop
D. Bewegingscontrole compressiemontage
E. Bewegingscontrole terugveringsmontage
F. Terugveringsknop
G. Negatief luchtventiel
H. Dual Air zuiger
I. Montage Air U-Turn
J. Positief luchtventiel

Opmerking: uw vork kan er iets anders uitzien dan op de illustraties/foto's in deze handleiding. Bezoek voor de meest recente informatie over uw vork onze website op www.rockshox.com.

Legendas da ilustração da página 3:

A. Regulação remota PopLoc (opcional)
B. Regulação de Floodgate
C. Regulador de compressão
D. Unidade de compressão do controlo de movimento
E. Unidade de recuperação do controlo de movimento
F. Regulador de recuperação
G. Válvula de ar negativo
H. Pistão de Dual Air
I. Unidade de U-Turn pneumático
J. Válvula de ar positivo

Nota: o aspecto da forqueta pode não ser exactamente o das ilustrações ou fotografias deste manual. Para informações técnicas actualizadas acerca da forqueta, visite o website www.rockshox.com.



Note: Your fork's appearance may vary from the illustrations/photos in this manual. For the latest information about your fork visit our website at www.rockshox.com.

Félicitations ! Vous venez d'acquérir ce qu'il y a de mieux en matière de suspension pour votre vélo. Ce manuel contient des renseignements essentiels à la sécurité de l'utilisation et de la maintenance de votre fourche. Pour assurer le fonctionnement optimal de votre fourche RockShox, nous vous recommandons de la faire installer par un mécanicien cycliste professionnel. Nous insistons également sur la nécessité d'observer nos recommandations afin de faire de vos sorties à vélo une expérience agréable et sans problème à la clé.

I M P O R T A N T

Consignes de sécurité à l'usage du consommateur

1. La fourche de votre vØlo a ØtØ con ue pour Œtre utilisØe par un seul cycliste, sur des pistes de randonnØe ou lors de courses tout-terrain.
2. Avant de monter sur votre vØlo, assurez-vous que les freins sont correctement montØs et rØglØs. Utilisez vos freins avec prudence et expØrimentez leurs particularitØs en essayant diffØrentes techniques de freinage lorsque vous n'Œtes pas dans une situation d'urgence. Une force de freinage ØlevØe ou l'utilisation inappropriØe du frein avant risque de vous faire tomber de votre vØlo. Si les freins ne sont pas rØglØs correctement, ne sont pas installØs de manirŁe appropriØe ou ne sont pas utilisØs de maniŁre correcte, le cycliste s'expose des blessures graves, voire fatales.
3. Lors de circonstances impliquant, sans y Œtre limitØes, une perte d'huile, une collision, une torsion ou une rupture des composants ou piŁces de la fourche, ainsi qu'aprŁs une pØriode de non-utilisation prolongØe, votre fourche pourrait prØsenter certaines dØfaillances, qui ne seront pas forcØment apparentes. N'utilisez pas votre vØlo si vous remarquez qu'une piŁce de votre fourche est tordue ou cassØe, que votre fourche perd de l'huile, que les tubes infØrieurs cognent de fa on excessive sur la butØe ou tout autre signe indiquant une dØfaillance potentielle de la fourche, comme une diminution des propriØtØs antichocs. Faites plut t examiner et rØparer votre vØlo par un revendeur professionnel. Une dØfaillance de la fourche pourrait endommager votre vØlo ou vous exposer des risques de blessures corporelles.
4. N'utilisez que des piŁces RockShox authentiques. L'utilisation de piŁces de rechange d'autres marques annulerait la garantie et risquerait de provoquer la dØfaillance structurale de l'amortisseur. Ce type de dØfaillance pourrait entra ner la perte de contr le du vØlo, vous exposant ainsi des risques de blessures graves, voire fatales.
5. Lorsque vous fixez votre vØlo sur un porte-vØlos par les pattes de fourche (roue avant dØmontØe), assurez-vous qu'il ne risque pas de pencher d'un c tØ ou de l'autre. Si cela se produisait, les bras de la fourche risqueraient d'Œtre sØrieusement endommagØs. Assurez-vous que la fourche est bien fixØe avec un blocage rapide. Veillez ce que la roue arriŁre soit bien fixØe CHAQUE FOIS que vous utilisez un porte-vØlos qui maintient les pattes de la fourche fermement en place. Il est Øgalement essentiel de bien fixer l'arriŁre du vØlo de fa on l'empŒcher de basculer latØralement et de peser sur les pattes, ce qui les amŁnerait se casser ou se fendre. Si le vØlo est dØstabilisØ ou s'il tombe du porte-vØlos, ne l'utilisez pas avant d'avoir procØdØ un examen dØtaillØ de la fourche pour repØrer des dommages Øventuels. En cas de doute ou de dommage, apportez la fourche votre revendeur pour inspection ou contactez RockShox (reportez-vous la liste des distributeurs internationaux). Une dØfaillance du bras ou de la patte de fourche risquerait d'occasionner une perte de contr le du vØlo, vous exposant ainsi des risques de blessures graves, voire fatales.
6. **Fourches con ues pour Œtre utilisØes avec des freins en V :** montez uniquement des freins cantilevers sur les tiges de freins d'origine. Les fourches arceaux sans bride ne sont con ues que pour des freins en V ou des freins cantilevers hydrauliques. N'employez pas de freins cantilevers autres que ceux prØvus par le fabricant pour Œtre utilisØs avec un arceau sans bride. Ne faites pas passer le c ble du frein avant ni sa gaine travers la potence, ni travers toute autre fixation ou butØe de c ble. N'installez pas de dispositif destinØ surØlever le c ble du frein avant sur la tige de soutien. **Fourches con ues pour Œtre utilisØes avec des freins disque :** rØfØrez-vous aux instructions de montage du fabricant pour installer et monter l'Øtrier de frein correctement.
7. Respectez toutes les instructions d'entretien figurant dans votre manuel de l'utilisateur.

LES FOURCHES ROCKSHOX SONT CON˙UES POUR LES COURSES TOUT-TERRAIN ET NE SONT PAS EQUIPEES DES CATADIOPTRES CONVENANT A UNE UTILISATION SUR ROUTE. SI VOUS COMPTEZ UTILISER VOTRE FOURCHE SUR ROUTE, FAITES INSTALLER PAR VOTRE REVENDEUR LES CATADIOPTRES CORRESPONDANT AUX NORMES DE SECURITE EN VIGUEUR.

INSTALLATION

Il est essentiel que votre fourche RockShox soit installée correctement par un mécanicien cycliste professionnel. Les fourches mal installées sont extrêmement dangereuses et peuvent vous exposer à des risques de blessures graves, voire fatales.

1. Retirez la fourche d'origine du vélo et démontez la bague de tête de la fourche. Mesurez la longueur du tube pivot de la fourche par rapport à la longueur du tube pivot RockShox. Il sera peut-être nécessaire de couper le tube pivot RockShox à la longueur voulue. Assurez-vous que la longueur est suffisante pour permettre de bien serrer la potence (reportez-vous aux instructions du fabricant).

AVERTISSEMENT

N'AJOUTEZ PAS DE FILETAGE AUX TUBES PIVOTS SANS FILETAGE ROCKSHOX. LE TUBE PIVOT ET LA TÊTE SONT EMMANCHÉS DE FAÇON PERMANENTE. SI VOUS SOUHAITEZ CHANGER LA LONGUEUR, LE DIAMÈTRE OU LE TYPE DE DIRECTION (FILETÉ OU NON), IL SERA NÉCESSAIRE DE PROCÉDER AU REMPLACEMENT DE TOUT L'ASSEMBLAGE.

NE RETIREZ NI NE REMPLACEZ LE TUBE PIVOT. CELA POURRAIT OCCASIONNER LA PERTE DE CONTRÔLE DU VÉLO, CE QUI VOUS EXPOSERAIT À DES RISQUES DE BLESSURES GRAVES, VOIRE FATALES.

2. Installez solidement la bague du jeu de direction (29,9 mm pour les tubes pivots de 1 1/8 po) contre le haut de la tête de fourche. Placez la fourche sur le vélo. Ajustez le jeu de direction de façon à ne sentir ni jeu ni frottement.
3. Installez les freins selon les instructions du fabricant et réglez les patins de freins. N'utilisez la fourche qu'avec freins à disque montés dans les trous de fixation existants.
4. **Fourches conçues pour les blocages rapides standard :** ajustez le blocage rapide de la roue avant et dégagez le décrochement des pattes. L'écrou du blocage rapide doit être resserré une fois la roue correctement placée dans le décrochement des pattes. Assurez-vous qu'au moins quatre filets sont engagés dans l'écrou du blocage rapide lorsque celui-ci est fermé. En position fermée, le blocage rapide doit se trouver devant le tube inférieur, parallèlement à celui-ci. **Fourches conçues pour être utilisées avec un axe transversal (pas disponible pour toutes les fourches) :** référez-vous aux instructions de montage suivantes pour le système de blocage rapide Maxle.
5. Lorsque vous choisissez des pneus pour votre vélo, il importe de tenir compte du dégagement nécessaire. La taille maximum du pneu est 61 mm po ou 696 mm de diamètre une fois installé. Pensez à vérifier ce rayon chaque fois que vous changez de pneus. Pour ce faire, retirez les capuchons supérieurs ainsi que les assemblages des ressorts et comprimez la fourche au maximum. Assurez-vous que le dégagement entre le dessus du pneu et le dessous de la tête est d'au moins 5 mm. Un pneu trop grand viendra buter contre la tête chaque fois que la fourche sera comprimée à fond.

INSTALLATION DU RÉGLAGE DISTANT POPLOC

Le levier de blocage distant Poploc permet aux cyclistes de contrôler le mouvement de leur fourche suspendue sans devoir lâcher le guidon.

Si nécessaire, retirez la poignée, le levier de frein et la manette se trouvant du côté gauche (perspective du cycliste) du guidon. Si cette opération ne vous est pas familière, référez-vous aux instructions du fabricant.

1. Faites glisser le levier Poploc sur le guidon.
2. Remettez en place la manette, le levier de frein et la poignée sur le guidon. Si cette opération ne vous est pas familière, référez-vous aux instructions du fabricant. Respectez toujours les spécifications de serrage recommandées pour ces pièces.
3. Placez le levier PopLoc dans la position désirée sur le guidon et serrez le boulon de fixation à un couple de 2,25 Nm.
4. Fourches équipées du réglage PopLoc : tournez le cadran bleu de réglage de la compression dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'arrête.

5. Appuyez sur la touche de relâchement du levier PopLoc.
6. Installez le câble dans le levier PopLoc.
7. Installez le câble dans la gaine.
8. Faites passer le câble et la gaine par la butée de câble se trouvant sur la couronne de la fourche.
9. Tirez sans forcer sur le câble et alignez-le sur la rainure de la came rotative de l'amortisseur Motion Control (contrôle du mouvement).
10. Serrez le boulon de fixation de câble de la came rotative à un couple de 0,9 Nm.

RÉGLAGE DE LA PERFORMANCE

Les fourches RockShox peuvent être ajustées en fonction de votre poids, de votre style et du terrain.

Réglage du ressort pneumatique

Grâce aux chambres à air réglables positive (haut) et négative (bas), il est facile de régler le système à ressort pneumatique de votre fourche Reba en fonction de votre poids et de votre style de course. Effectuez votre réglage initial en vous référant aux instructions suivantes. Si vous désirez procéder à un réglage plus précis, lisez les informations figurant à la fin de cette partie.

ÉTAPE 1 : SÉLECTION DE LA PRESSION D'AIR POSITIVE

La pression d'air positive détermine la force requise pour compresser votre fourche. Une pression d'air positive élevée réduit l'affaissement de la suspension tandis qu'une force plus grande est nécessaire pour totalement compresser la fourche. Une pression d'air positive réduite augmente l'affaissement de la suspension tandis qu'une force plus faible est nécessaire pour totalement compresser la fourche.

Référez-vous au tableau ci-dessous pour gonfler la chambre à air positive à la pression désirée.

REMARQUE : LA PRESSION DE L'ASSEMBLAGE AIR U-TURN DOIT ETRE REGLEE A 115 MM DE DEBATTEMENT.

Poids du cycliste	Pression de l'assemblage Air U-Turn	Pression Dual Air
< 63 kg	5,5 à 7,9 bar	4,8 à 6,9 bar
63 à 72 kg	7,9 à 9,0 bar	6,9 à 7,9 bar
72 à 81 kg	9,0 à 10,0 bar	7,9 à 9,0 bar
81 à 90 kg	10,0 à 11,0 bar	9,0 à 10,0 bar
> 99 kg	12,4 bar	11,0 bar

ÉTAPE 2 : SÉLECTION DE LA PRESSION D'AIR NÉGATIVE

La pression d'air négative détermine la force requise pour amorcer le débattement de la suspension. Sous l'impact des bosses, la pression d'air négative CONTREBALANCE la force de la chambre à air positive. Une pression d'air négative plus importante résulte en une suspension initiale plus active, particulièrement en terrain accidenté. Une pression d'air négative réduite résulte en une suspension initiale statique ou sans « rebond » sous le poids du cycliste ou en terrain légèrement accidenté. Référez-vous au tableau ci-dessous pour gonfler la chambre à air négative à la pression désirée.

	Air U-Turn (pressions) :		Dual Air (pressions) :	
Poids du cycliste	Plus actif	Moins actif	Plus actif	Moins actif
< 63 kg	5,5 à 7,9 bar	3,4 à 4,8 bar	4,8 à 6,9 bar	2,3 à 4,1 bar
63 à 72 kg	7,9 à 9,0 bar	4,8 à 5,5 bar	6,9 à 7,9 bar	4,1 à 4,8 bar
72 à 81 kg	9,0 à 10,0 bar	5,5 à 6,2 bar	7,9 à 9,0 bar	4,8 à 5,5 bar
81 à 90 kg	10,0 à 11,0 bar	6,2 à 6,9 bar	9,0 à 10,0 bar	5,5 à 6,2 bar
> 99 kg	12,4 bar	7,6 bar	11,0 bar	6,9 bar

Système d'amortissement Motion Control (contrôle du mouvement)

REMARQUE IMPORTANTE : LORSQUE VOUS RANGEZ UN VELO OU UNE FOURCHE A L'ENVERS OU INCLINE SUR LE COTE, L'HUILE SE TROUVANT DANS LE TUBE SUPERIEUR ETANCHE PEUT S'ACCUMULER AU-DESSUS DE L'ASSEMBLAGE D'AMORTISSEMENT MOTION CONTROL. LORSQUE VOUS REPLACEZ LE VELO/LA FOURCHE EN POSITION DE CONDUITE NORMALE, LA PERFORMANCE INITIALE DU SYSTEME MOTION CONTROL NE SERA PAS OPTIMALE. POUR QUE LA FOURCHE RETOURNE RAPIDEMENT A UNE PERFORMANCE NORMALE, PLACEZ-LA EN POSITION 'OUVERTE' ET COMPRIMEZ ET DECOMPRIMEZ-LA 10 A 20 FOIS (DEBATTEMENT TOTAL). POUR DECOUVRIR COMMENT RAMENR VOTRE FOURCHE EN POSITION 'OUVERTE', CONTINUEZ A LIRE !

Le système d'amortissement Motion Control permet aux cyclistes de régler rapidement la sensation que leur donne leur suspension ainsi que sa performance en fonction des conditions de la course sans devoir utiliser une pompe ou des outils. Ce système offre une plage étendue de contrôle de l'amortissement du rebond et de la compression ainsi que la possibilité de 'bloquer' le seuil de compression.

Un système d'amortissement Motion Control correctement monté offre une gamme d'options pour une performance efficace et confortable. Les instructions ci-dessous décrivent le montage et le fonctionnement des fourches à activation sur couronne et à activation distante.

COMPRESSION 'OUVERTE' (FIG. 1)

En position 'ouverte', le système d'amortissement Motion Control offre une capacité d'absorption des chocs maximale et permet le débattement total de la fourche. La position 'ouverte' vous donne un contrôle poussé tout en étant confortable même sur les terrains les plus accidentés.

Pour ramener votre fourche en position 'ouverte' :

- Pour les fourches équipées d'un régleur de compression bleu monté sur la couronne, faites complètement tourne le régleur dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- Pour les fourches équipées du levier PopLoc, appuyez sur la touche de relâchement de 'déblocage' sur la télécommande (comme indiqué par l'icône représentant un cadenas ouvert sur la touche).

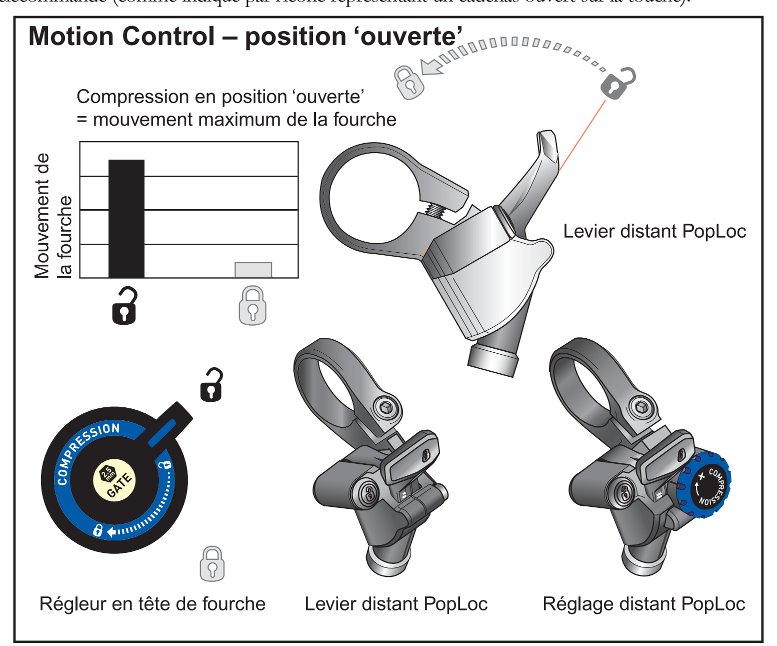


Fig. 1

Compression 'bloquée' (fig. 2)

En position 'bloquée', le système Motion Control permet de contrôler un peu le mouvement de la fourche. Ce mouvement permet au pneu avant de suivre les aspérités du terrain sans dévier des obstacles, et offre une meilleure adhérence et un meilleur contrôle de la direction comparé à un système de blocage total. Pour activer le 'blocage', faites complètement tourner le régleur de compression dans le sens des aiguilles d'une montre ou appuyez vers l'avant sur le levier de contrôle distant PopLoc se trouvant sur le guidon.

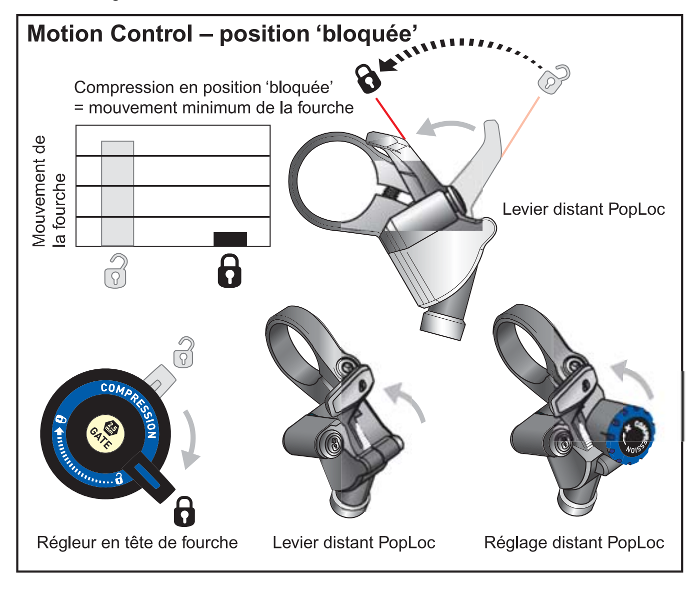


Fig. 2

Réglage de la vanne Floodgate (fig. 3)

Toutes les fourches équipées de l'amortissement Motion Control permettent d'ajuster la position de 'blocage'. Le cycliste peut choisir à quel stade la position de 'blocage' peut 'évacuer la pression accumulée' et devenir active afin de contrebalancer les impacts résultant de bosses ou de cailloux. La vanne Floodgate permet d'effectuer ce réglage. Selon le modèle de fourche, la vanne Floodgate peut être ajustée à l'intérieur (au moyen d'une clé hexagonale de 2,5 mm) ou à l'extérieur avec le régleur doré 'FloodGate'.

Pour les régleurs montés sur couronne, maintenez le régleur en position 'bloquée' tout en réglant la vanne Floodgate interne.

Remarque : la vanne Floodgate sert a ajuster le seuil de compression du dispositif permettant d'evacuer la pression accumulee en position 'bloquee' en mode de 'blocage' uniquement. Lors du reglage de la vanne Floodgate, verifiez que le systeme Motion Control soit 'bloque'.

En mode de 'blocage', la position maximum de la vanne Floodgate réduit le mouvement de la fourche au minimum tandis que la position minimum de la vanne Floodgate accroît le mouvement de la fourche.

Remarque : pour une sensibilite et un mouvement maximums de la fourche, remettez la fourche en position 'ouverte'.

Les positions de réglage de la vanne Floodgate servent à ajuster la capacité d'absorption des chocs de la suspension sur des bosses de taille moyenne et la résistance au mouvement de la suspension provoqué par le cycliste (on parle de « rebond ») en mode de 'blocage'. Lorsqu'il est correctement réglé, le système Motion Control résistera au « rebond », mais offrira un mouvement de suspension contrôlé sur les terrains moyennement et très accidentés.

En mode de 'blocage', les cyclistes plus lourds préféreront sans doute régler la vanne Floodgate en position maximum, tandis que les cyclistes plus légers préféreront peut-être le réglage minimum. Faites des essais en réglant la vanne Floodgate en positions maximum et minimum tout en roulant pour régler votre fourche en fonction de votre style de course et de vos préférences.

Référez-vous aux tableaux ci-dessous pour le réglage initial de votre vanne Floodgate.

Tous les réglages sont indiqués à partir de la position maximum (ou à partir de la vanne complètement tournée dans le sens des aiguilles d'une montre)

Vanne Floodgate Externe (Modeles Race Et Team)

Poids du cycliste (kg)	Complètement tournée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre
< 54 kg	4-5
54 à 68 kg	3-4
68 à 82 kg	2-3
82 à 95 kg	1-2
> 95 kg	0-1

Vanne Floodgate Interne (Modèle SL)

Poids du cycliste (kg)	Complètement tournée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre
<54 kg	2.0+
54 à 68 kg	1.5-2.0
68 à 82 kg	1.0-1.5
82 à 95 kg	0.5-1.0
>95 kg	0.0-0.5

Conseil : le regleur du rebond se trouvant au bas du bras de fourche droit permet de regler les modeles equipes d'une vanne Floodgate interne. Tirez le regleur du rebond vers le bas sans forcer et degagez-le. Retirez le capuchon dore de protection anti-poussiere 'Floodgate' et inserez l'extremite de la cle hexagonale de 2,5 mm du regleur de rebond dans la vanne Floodgate. N'oubliez pas de remettre le regleur en place apres utilisation !

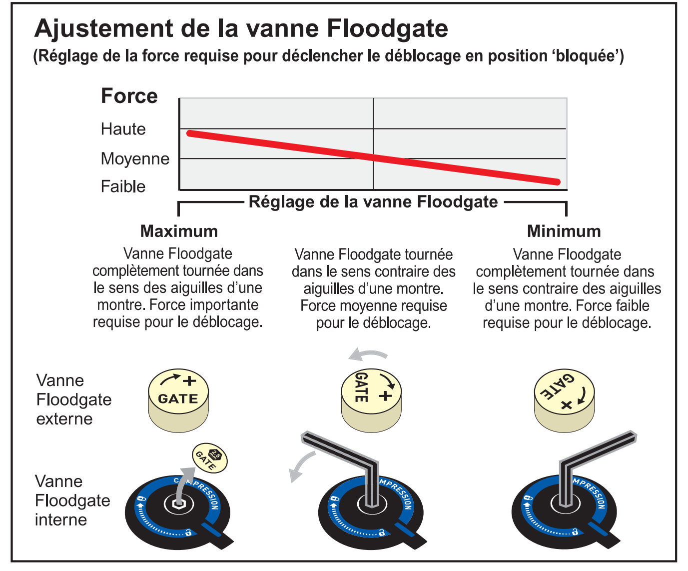


Fig. 3

RÉGLAGE DE LA COMPRESSION (FIG. 4)

L'amortissement de la compression de certains modèles de fourche est également réglable. Une compression accrue diminue le mouvement de la fourche en position 'ouverte'. Le réglage de la compression permet de réduire les « piqués » lors de freinages brutaux et de virages brusques.

Pour les fourches à activation sur couronne, l'amortissement de la compression augmente jusqu'au 'blocage' tandis que le dispositif de déclenchement monté sur la couronne pivote de 90 °C dans le sens des aiguilles d'une montre. Placez le dispositif de déclenchement n'importe où entre les positions 'ouverte' à 'bloquée' pour atteindre le niveau souhaité d'amortissement de compression.

Les fourches équipées du réglage PopLoc permettent de régler l'amortissement de la compression en position 'ouverte'. Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre le régleur bleu se trouvant sur le réglage PopLoc permet d'augmenter l'amortissement de la compression en position 'ouverte'. Le levier PopLoc comporte des gradients illustrant le niveau de compression en cours. Huit tours complets permettent d'affiner le réglage.

CONSEIL : IL EST PREFERABLE DE REGLER LA COMPRESSION DES FOURCHES EQUIPEES DU REGLAGE POPLOC EN POSITION 'BLOQUEE'.

REMARQUE : LE RÉGLAGE DE LA COMPRESSION N'A PAS D'EFFET NÉGATIF SUR LA PERFORMANCE DE LA FOURCHE EN CAS DE CHOCS À GRANDE VITESSE.

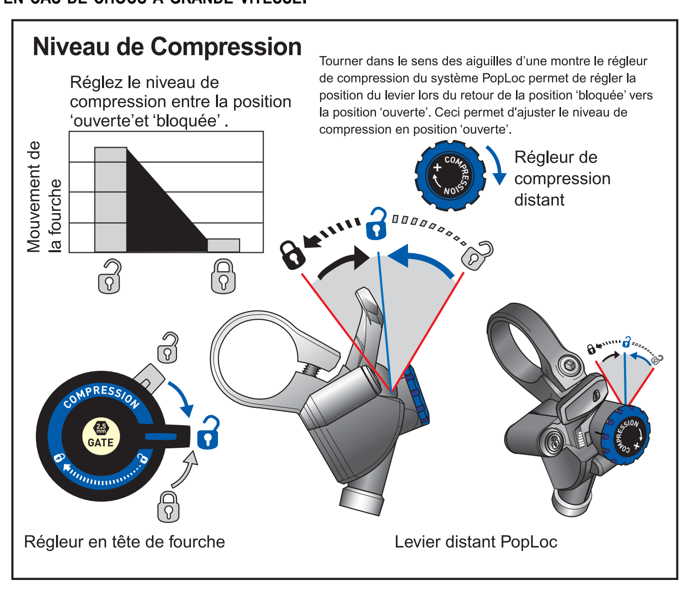


Fig. 4

Réglage du rebond externe

L'amortissement du rebond contrôle la vitesse à laquelle la fourche se détend complètement après avoir été compressée. La molette de réglage du rebond est située au bas du bras droit de la fourche. Si vous tournez la molette dans le sens indiqué par le « lapin » situé sur la décalcomanie de la molette de réglage de la vitesse du rebond, l'amortissement du rebond est diminué, ce qui amène la fourche à se détendre complètement plus rapidement. Si vous tournez cette molette dans le sens indiqué par la « tortue », l'amortissement du rebond est augmenté, ce qui amène la fourche à se détendre entièrement plus lentement.

L'amortissement excessif du rebond amènera la fourche à se comprimer de plus en plus sur un terrain accidenté, ce qui raccourcit le débattement et entraîne la compression totale de la fourche. Réglez votre fourche de façon à ce qu'elle rebondisse

aussi rapidement que possible sans avoir de recul. Cela permet à la fourche de suivre la piste, en maximalisant la stabilité, l'adhérence et le contrôle de votre vélo.

INDICATIONS DE RÉGLAGE SUPPLÉMENTAIRES

Réglage de l'affaissement

Les fourches RockShox sont conçues pour se comprimer quand vous vous asseyez sur le vélo. La compression provoquée par le poids du cycliste est désignée par le terme d'affaissement. Un réglage adéquat de l'affaissement est indispensable pour permettre à la roue avant de rester en contact permanent avec le sol. On règle l'affaissement en augmentant ou diminuant la pression d'air positive de la fourche. Augmenter la pression des chambres à air positives réduit l'affaissement. Diminuer la pression de la chambre à air positive augmente l'affaissement.

Pour mesurer l'affaissement, utilisez l'indicateur de débattement situé sur le tube supérieur de la fourche et vérifiez qu'il se trouve exactement au niveau du joint racleur. Pour les fourches Air U-Turn, vérifiez que le débattement est réglé à son maximum (voir la partie « Modification du débattement »). Asseyez-vous sur le vélo dans votre tenue de cycliste habituelle. Descendez de vélo et mesurez la distance entre le joint racleur et l'indicateur de débattement. Cette mesure vous donne l'affaissement de votre fourche. L'affaissement devrait correspondre à environ 20% du débattement maximum. Exemple : Pour un débattement maximum de 115 mm, 0,20 x 115 mm = 23 mm d'affaissement.

Modification du débattement

MODÈLE DUAL AIR

Pour faire passer le débattement de votre fourche à 85 mm, 100 mm ou 115 mm, il est nécessaire de faire complètement réviser cette dernière. Vous obtiendrez de plus amples informations ou instructions techniques sur notre site Internet à l'adresse www.rockshox.com ou en contactant votre revendeur ou distributeur RockShox local.

MODÈLE AIR U-TURN

Pour modifier le débattement de votre fourche entre 85 mm et 115 mm, tournez le bouton Air U-Turn (bouton en haut, à gauche sur la fourche). Une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre réduit le débattement de la fourche. Une rotation dans le sens contraire des aiguilles d'une montre augmente le débattement de la fourche. La marque de débattement que l'on aperçoit sur le tube supérieur gauche lorsque l'on n'est pas assis sur le vélo indique le nouveau réglage du débattement. Un débattement réduit nécessitera une force légèrement inférieure pour réaliser une compression totale, par conséquent, certains cyclistes souhaiteront peut-être augmenter l'amortissement de la compression.

REMARQUE : ASSUREZ-VOUS DE COMPRESSER LA FOURCHE UNE FOIS APRÈS VOUS ÊTRE ASSIS DESSUS PENDANT PLUS D'UN JOUR ET DE LA PLACER EN POSITION 'OUVERTE' AVANT DE RÉGLER LE DÉBATTEMENT.

ENTRETIEN

Une maintenance régulière est indispensable pour garantir la performance, la sécurité et la longévité de votre fourche. Augmentez la fréquence de vos opérations de maintenance si vous utilisez régulièrement votre vélo dans des conditions extrêmes.

*** IL EST RECOMMANDÉ QUE CETTE RÉVISION SOIT EFFECTUÉE PAR UN MÉCANICIEN CYCLISTE PROFESSIONNEL. VOUS OBTIENDREZ DE PLUS AMPLES INFORMATIONS OU INSTRUCTIONS TECHNIQUES SUR NOTRE SITE INTERNET À L'ADRESSE WWW.ROCKSHOX.COM OU EN CONTACTANT VOTRE REVENDEUR OU DISTRIBUTEUR ROCKSHOX LOCAL.**

Valeurs des couples de serrage

Capuchons supérieurs	7,3 Nm
Tiges de frein	9,0 Nm
Boulons de tige	6,8 Nm
Boulon de serrage du levier distant PopLoc du guidon	2,3 Nm
Boulon de fixation du câble du levier distant PopLoc	0,9 Nm

Fréquence des révisions et réparations	GPS Metro	Judy TT/C	Judy XC / Pilot C	Judy SL	Pilot XC/SL
Nettoyez la saleté et les détritus obstruant les tubes supérieurs	E	E	E	E	E
Vérifiez que les tubes supérieurs ne sont pas éraflés	E	E	E	E	E
Graissez les joints anti-poussière/tubes	10	10	10	10	10
Vérifiez que le couple de serrage des capuchons supérieurs, des tiges de freins et des boulons de tige est adéquat	25	25	25	25	25
Vérifiez la pression d'air	*	*	*	*	E
Retirez l'assemblage des tubes inférieurs, nettoyez/examinez les douilles et changez le bain d'huile	*	*	50	50	50
Changez l'huile du système Pure	*	*	*	*	*
Changez l'huile du système Motion Control	*	*	*	*	100
Nettoyez et lubrifiez les assemblages Air U-Turn/Dual Air/Air Assist	*	*	*	*	50
Nettoyez et lubrifiez l'assemblage du ressort hélicoïdal ou du ressort hélicoïdal U-Turn	100	100	100	100	*
Nettoyez et lubrifiez le câble et la gaine PopLoc	*	*	*	*	50

	Reba SL, Race & Team	SID Race, SL & World Cup	Pike SL, Race & Team	Boxxer Ride. Race, Team & World Cup
Nettoyez la saletØ et les dØtritus obstruant les tubes supØrieurs	E	E	E	E
VØrifiez que les tubes supØrieurs ne sont pas ØraflØs	E	E	E	E
Graissez les joints anti-poussiŁre/tubes	10	10	10	E
VØrifiez que le couple de serrage des capuchons supØrieurs, des tiges de freins et des boulons de tige est adØquat	25	25	25	25
VØrifiez la pression d□air	E	E	*	*
Retirez l□assemblage des tubes infØrieurs, nettoyez/examinez les douilles et changez le bain d□huile	50	50	50	25
Changez l□huile du systŁme Pure	*	100	*	*
Changez l□huile du systŁme Motion Control	100	*	100	*
Nettoyez et lubrifiez les assemblages Air U-Turn/Dual Air/Air Assist	50	50	*	*
Nettoyez et lubrifiez l□assemblage du ressort hØlico□dal ou du ressort hØlico□dal U-Turn	*	*	100	*
Nettoyez et lubrifiez le c□ble et la gaine PopLoc	50	50	50	*

Remarques :

E = Chaque course

Les valeurs numØriques reprØsentent les heures de temps de pØdalage.

Augmentez la frØquence de lĿentretien selon le poids du cycliste, les conditions et un style agressif, les conditions mØtØorologiques et les courses.

GARANTIE DE SRAM

Étendue de la garantie

SRAM Corporation garantit que ses produits sont exempts de défauts de matières premières ou de vices de fabrication pour une durée de deux ans à compter de la date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au magasin où le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée.

Législation locale

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également qu'il bénéficie d'autres droits selon l'État (États-Unis), la province (Canada) ou le pays du monde où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie sera réputée modifiée afin d'être en accord avec ladite législation, suivant une telle législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains États des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex., le Royaume-Uni) ;

b. ou encore limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Limites de responsabilité

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou imprévus.

Exclusions de la garantie

- Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, en accord avec le manuel d'instructions techniques respectif de SRAM. Les manuels d'instructions de SRAM peuvent être consultés en ligne aux adresses www.sram.com ou www.rockshox.com.
- La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.
- La présente garantie ne couvre pas les produits auxquels des modifications ont été apportées.
- La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.
- La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces subissant l'usure peuvent être endommagées suite à une utilisation normale, en cas de non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

LES PIÈCES SUBISSANT L'USURE SONT LES SUIVANTES:

• Joints anti-poussière	• Douilles
• Joints toriques étanches à l'air	• Anneaux de coulissage
• Pièces mobiles en caoutchouc	• Bagues en mousse
• Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux	• Tubes supérieurs
• Tiges/boulons à filet foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier)	• Gaines de frein
• Patins de frein	• Chaînes
• Pignons	• Cassettes
• Manette et câbles de frein (internes et externes)	• Poignées de guidon
• Poignées de manette	• Roues jockey
• Rotors de freins à disque	• Outils

- La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant de fabricants différents.
- La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou interdites par SRAM pour utilisation avec des pièces SRAM.